

La discussione tra i lavoratori sulla lotta e i problemi della fabbrica pistoiese

Una giornata alla Breda

Assemblea nella sala della mensa sulle prospettive dello stabilimento e sullo sviluppo dei trasporti - Le potenzialità produttive e la mancanza di commesse - I ritardi dell'EFIM e del Governo - Mancano piani pluriennali per le ferrovie A colloquio con il Consiglio di fabbrica - Le prossime impegnative scadenze - La mancanza di volontà della direzione

Riunione al Comune di Pontedera

LE CONDIZIONI PER APRIRE IL DOPOSCUOLA

Difficoltà finanziarie dell'amministrazione - Il contributo delle famiglie degli allievi delle elementari

PONTEDERA, 24. Si è tenuto presso la sede del Comune di Pontedera un incontro fra la Giunta comunale, i direttori didattici, le organizzazioni sindacali, i genitori presenti negli organi collegiali della scuola e i rappresentanti dei consigli di zona, per affrontare il problema delle attività di doposcuola nelle elementari.

Ha introdotto l'assessore alla pubblica istruzione del Comune di Pontedera, Franca Fregoli Meneacci, per illustrare le difficoltà del Comune sul piano finanziario e per informare che certi servizi non possono essere mantenuti se non ci sarà una partecipazione finanziaria delle famiglie. Fra questi servizi c'è quello del doposcuola nelle elementari. Per quest'anno scolastico il tempo pieno con personale dello stato funzionerà oltre che alla scuola di La Rotta anche in quella di Romito (saranno quindi 12 classi interessate a tale esperimento).

Tutti gli interventi hanno giudicato positivo l'esperimento del doposcuola e quindi da continuare, senza naturalmente rinunciare ad avere nel prossimo futuro una estensione del tempo pieno.

È stato giudicato positivo anche il fatto che il Comune abbia organizzato un corso di qualificazione professionale per le insegnanti del doposcuola.

Si sono svolte le elezioni nelle scuole elementari di Pontedera per la designazione dei rappresentanti dei genitori nei consigli d'interclasse e dei consigli di intersezione nelle scuole materne statali. Erano circa 5 mila gli aventi diritto al voto in questa prima consultazione, che precede quella in programma nei prossimi giorni nelle scuole medie inferiori

e nelle scuole medie superiori di Pontedera che coinvolgerà complessivamente oltre 15 mila elettori.

A tali elezioni si è registrata una consistente partecipazione di votanti, in quanto oltre il 70% degli aventi diritto al voto ha partecipato alle elezioni.

Domani conferenza regionale dei chimici

Domani, venerdì, alle ore 9, alla FLOG di Firenze si svolge la prima conferenza regionale dei delegati e delle strutture unitarie della FULC toscana.

I lavori saranno aperti dalla relazione di Sandro Gadducci, segretario regionale della FULC e saranno conclusi da Dino Beretta, segretario generale della Federchimici.

La conferenza regionale dei chimici rappresenta un momento significativo di dibattito e di elaborazione politica utile per l'insieme del movimento.

Ricordo

I coniugi Belli di Fornacette (Pisa) in memoria del figlio Alfio sottoscossero lire diecimila a l'Unità

Le prospettive aperte dall'accordo alla Richard-Ginori

È stato reso noto il testo integrale dell'accordo che è stato firmato al ministero dell'Industria tra i rappresentanti dei ministri del Lavoro e dell'Industria il sindaco di Pisa, le organizzazioni sindacali e l'amministratore delegato della società Richard Ginori-Pozzi per la costruzione del nuovo stabilimento Richard Ginori di Pisa. Nella promessa sia la Richard Ginori S.p.A. che le autorità politiche ed amministrative e i sindacati mantengono ferma la loro richiesta per l'installazione a Pisa di un impianto per la fabbricazione di supporti per barriere per l'arricchimento dell'uranio; gli amministratori delegati della società hanno dichiarato che l'impianto suddetto anche per evidenti ragioni tecniche, dovrebbe essere localizzato a Pisa.

Il ministro dell'Industria ha dichiarato «il volersi adoperare in tutte le competenti sedi affinché gli impianti derivanti dagli accordi Eurodif in merito alle attribuzioni delle commesse alla industria italiana vengano mantenuti».

Dopo questa premessa seguono gli accenti veri e propri suddivisi in due punti. Nel primo «la società ceramiche Italiane Richard Ginori si è impegnata a dare corso alla realizzazione a Pisa di un nuovo stabilimento per la produzione di apparecchi igienico sanitari, diverso da quello previsto dall'originale piano di ristrutturazione.

«Il ministero dell'Industria si è impegnato a fare valutare rapidamente l'identità del progetto e la congruità della spesa al piano di ristrutturazione originaria ed a verificare la disponibilità sulla legge 464 nonché ad intervenire perché il credito sia effettivamente prestato».

Nell'accordo si afferma anche che la società Richard Ginori presenterà entro il 15-12-1976 al Comune di Pisa il progetto esecutivo per ottenere la licenza di costruzione del nuovo stabilimento nell'area di Ospedaletto in Pisa e la modifica del piano di ristrutturazione al ministero dell'Industria entro il corrente mese».

Il sindaco di Pisa nell'accordo si è impegnato a portare all'approvazione del consiglio comunale purché conformi alle previsioni del PRG e della apposita normativa il piano di lottizzazione convenzionata presentato dalla società Richard Ginori e riguardante le aree su cui sorge il vecchio stabilimento».

Il sindaco di Pisa si è anche impegnato a far «avere alla società Richard Ginori quella maggiore area che si renderà necessaria per la realizzazione del nuovo progetto relativo alla fabbrica degli apparecchi igienico sanitari».

Dal nostro inviato

PISTOIA, novembre.

Ore 9: inizia l'assemblea nella gran sala della mensa alla Breda di Pistoia. Le tute blu dei lavoratori si estendono mano a mano tra i tavoli a formare un'unica ed uniforme distesa. Sul piccolo palco improvvisato il «gruppo cinema» del CRAL aziendale ha opportunamente affisso un manifesto con il cartello dei prossimi film: un testimonianza diretta di un impegno che travalica i limiti della fabbrica per chi, a quegli aspetti e ai fenomeni più salienti della società.

Il settore ferroviario

Poi dico che il settore viario è quello che costerà più caro, più «tirare» di più, vincendo la concorrenza dei privati, che occorre un committente che si impegni. Direzione attende troppo, che l'EFIM e il governo sono inerti sul trasporto.

«E per il ferroviario? Voi lo sapete meglio di me — aggiunge il segretario della FLM — a gennaio avremo simili non buoni se non doletta il piano polennale e se non giungeranno nuove commesse». Annuncia poi che la prossima vertice con la Direzione sarà a febbraio e che sino ad allora il sindacato «non dormirà», «vigilerà», «verrà programmi per il viario e la ferrovia».

«Non mancano certamente i riferimenti alla crisi, a quali sacrifici fare e per che cosa. Il sindacato si impegna a tenere incalzato il governo sulla riconversione e sulle riforme. Puntualmente il dibattito riprenderà il discorso: i lavoratori sentono l'esigenza di spingere più a fondo sul piano delle intese, realizzando tutti gli aspetti che salvano dal mondo del lavoro».

«Il dibattito senza confine» così qualcuno tra i tavoli lo definisce — non si potrebbe discutere di più? «nei reparti il dibattito è più diretto e tutti si esprimono»; «è mancato un giudizio severo nei confronti della direzione».

Il punto centrale su cui insistono i lavoratori della Breda è quello della razionalizzazione delle lavorazioni, alla cui realizzazione contribuisce notevolmente il trasferimento dell'ultimo capannone rimasto nella vecchia fabbrica.

Lo spostamento dello stabilimento nella nuova sede, avvenuto nel '73, ha creato infatti le premesse per un ruolo attivo della Breda nel campo dei trasporti. La mancanza di piani generali — ri fanno notare Gori e Biagioli — portano l'azienda a vivere sulle commesse, al di fuori cioè di ogni programmazione tale da consentire un corretto utilizzo degli impianti. I dati confermano questa interpretazione. Nel settore fer-

roviario hanno avanzato per lo sviluppo dell'azienda, per lo incremento del settore viario, per l'allargamento della gamma produttiva, per inserirsi nei programmi elaborati dalla Regione Toscana.

Le incertezze e le titubanze della direzione di fabbrica — aggravano i rischi e le incertezze del futuro, mentre allentano una linea esclusiva di sopravvivenza. «Ci vuole coraggio — ribattono Azzini e Milano, due membri del consiglio di fabbrica — e occorre mettere in cantiere nuove carrozze, continuare la produzione come elemento di stimolo, anche se non arrivano commesse. Meglio costruire che non andare in cassa integrazione, in attesa che il governo e le Ferrovie varino piani di sviluppo».

Un reparto alla Breda di Pistoia

Per ora tutto resta incerto: da una parte la direzione e l'EFIM si accontentano dello stato attuale, dall'altra i lavoratori e i loro sindacati cercano soluzioni positive per incrementare questo settore, funzionale allo sviluppo dei consumi sociali e alla crescita produttiva del Paese.

Anche le prossime scadenze a cui si avviano i lavoratori della Breda mirano proprio a contribuire al dibattito in corso sui trasporti. Venerdì e sabato, alla OMECA di Reggio Calabria, i dipendenti della fabbrica pistoiese saranno a fianco di altri lavoratori di stabilimenti che operano nel comparto del materiale rotabile.

«La questione del Materfero — ci fanno notare Tamburini e Orlandini — va affrontata nella sua globalità, cercando di individuare carenze ed insufficienze».

Per questo la FLM pensa ad aprire una vertenza del settore che troverà concretizzazione in una piattaforma rivendicativa basata su scelte comuni ed omogenee. Altro impegno riguarda la specifica conferenza di produzione della Breda, attorno alla quale stanno lavorando le forze politiche presenti all'interno della fabbrica e che si terrà presumibilmente alla metà di dicembre con prosecuzione a gennaio.

L'impressione è che alla Breda i lavoratori abbiano compreso a pieno il significato di allargare il dibattito ad ogni livello, ricercando il confronto, anche all'esterno delle fabbriche, con i partiti, Enti locali, le altre categorie, specificatamente i ferrovieri e gli autotrovanvieri. In questa logica si inserisce il documento unitario steso congiuntamente dal consiglio di fabbrica della Breda e dal consiglio unitario della azienda trasporti municipali di Milano sui finanziamenti alle aziende municipalizzate e sulla finanza locale in cui si chiede al Governo un deciso intervento a difesa delle autonomie. Le responsabilità che pesano sulla classe lavoratrice in un momento come questo, portano i dipendenti della Breda ad un impegno serrato ed indilazionabile sulla tematica degli investimenti e dell'occupazione, così come previsto dal contratto.

Il lungo colloquio con il Consiglio di fabbrica scorre su decine e decine di aspetti della vita dello stabilimento, attorno ai quali i lavoratori tutti, impiegati ed operai insieme, cercano subito di dare un giudizio e una valutazione per consumare quella che scherzosamente viene definita «una colazione di lavoro» e proseguirà ogni qualvolta la classe lavoratrice della Breda sentirà l'esigenza di scrivere «sul nostro giornale».

Di fronte a questa situazione rimangono incomprensibili e inattuati le resistenze e le inadempienze che la direzione e l'EFIM frappongono alle proposte che i lavoratori hanno avanzato per lo sviluppo dell'azienda, per lo incremento del settore viario, per l'allargamento della gamma produttiva, per inserirsi nei programmi elaborati dalla Regione Toscana.

Le incertezze e le titubanze della direzione di fabbrica — aggravano i rischi e le incertezze del futuro, mentre allentano una linea esclusiva di sopravvivenza.

Prende quindi la parola Brunero Mailli, il segretario provinciale della FLM, che conosce a dismisura tutto ciò che riguarda la fabbrica, avendo lavorato lì per anni. «C'è un problema di responsabilità che gli spettano, dei corretti rapporti con i partiti, dei giudizi e del contenuto che reggono la lotta. Quindi passa ad illustrare il recente incontro con la Direzione: ricorda l'obiettivo 1400, rilevando il tetto minimo degli occupati che si intende raggiungere, la necessità di completare il nuovo stabilimento, di spostare il capannone rimasto ai di là della ferrovia e di migliorare l'ambiente di lavoro».

«E per il ferroviario? Voi lo sapete meglio di me — aggiunge il segretario della FLM — a gennaio avremo simili non buoni se non doletta il piano polennale e se non giungeranno nuove commesse». Annuncia poi che la prossima vertice con la Direzione sarà a febbraio e che sino ad allora il sindacato «non dormirà», «vigilerà», «verrà programmi per il viario e la ferrovia».

Il dibattito senza confine

così qualcuno tra i tavoli lo definisce — non si potrebbe discutere di più? «nei reparti il dibattito è più diretto e tutti si esprimono»; «è mancato un giudizio severo nei confronti della direzione».

Il punto centrale su cui insistono i lavoratori della Breda è quello della razionalizzazione delle lavorazioni, alla cui realizzazione contribuisce notevolmente il trasferimento dell'ultimo capannone rimasto nella vecchia fabbrica.

Lo spostamento dello stabilimento nella nuova sede, avvenuto nel '73, ha creato infatti le premesse per un ruolo attivo della Breda nel campo dei trasporti. La mancanza di piani generali — ri fanno notare Gori e Biagioli — portano l'azienda a vivere sulle commesse, al di fuori cioè di ogni programmazione tale da consentire un corretto utilizzo degli impianti. I dati confermano questa interpretazione. Nel settore fer-

roviario, su tre catene di montaggio, si costruiscono 5 carrozze, 2 e 108, 6 e 7 carrozze da metropolitana. Questo corrisponde al 60 per cento delle potenzialità produttive. Nel 1977 il carico di lavoro è di un veicolo e 8/10 al giorno, le potenzialità sono di 4 pezzi alla giornata.

L'assenza di una politica governativa nei trasporti, il mancato finanziamento del piano dei 30.000 autobus, i ritardi nella elaborazione del piano trasporti e di programmi polennali delle Ferrovie sono i motivi che impediscono la espansione produttiva alla Breda. Se a questi si aggiunge la drastica condizione finanziaria delle Regioni e degli Enti locali, che bloccano di fatto ogni nuova commessa, si può verificare che i timori espressi in sede di assemblea sono realmente fondati».

Di fronte a questa situazione rimangono incomprensibili e inattuati le resistenze e le inadempienze che la direzione e l'EFIM frappongono alle proposte che i lavoratori hanno avanzato per lo sviluppo dell'azienda, per lo incremento del settore viario, per l'allargamento della gamma produttiva, per inserirsi nei programmi elaborati dalla Regione Toscana.

Le incertezze e le titubanze della direzione di fabbrica — aggravano i rischi e le incertezze del futuro, mentre allentano una linea esclusiva di sopravvivenza.

Marco Ferrari

I cinema in Toscana

GROSSETO
EUROPA: Senza un ultimo di tregua
MARRACCINI: Febbre da cavalloni
MODERNO: La vera gola profonda
ODEON: Mean Street
SPLENDOR: Un toro da montare
PISA
ARISTON: (nuovo programma)
ASTRA: Mister Klein
MIGNON: Baby s'ister (cinema 77)
ITALIA: Squadra antifurto (VM 14 anni)
NUOVO: Gioventù bruciata
ODEON: Cattivi pensieri (VM 13)
DON BOSCO (Cena): Poliziotti dello spaccio contro Uto
MODERNO (San Frediano a Settimo): Tolo gamba d'oro
ARISTON: (San Giuliano Terme): La nuova giovine
PERFIDIO FLACCIO (Volterra): Bestione superstar
LUCCA
EUROPA: Momenti di informazione cinematografica Chi è Harry

Confezioni Darsena

VIAREGGIO
INIZIA
LA GRANDE VENDITA
DA VENERDI'
26
NOVEMBRE

Acquistiamo subito
AUTO USATE
FIAT AUTOMECC
Viale dei Mille - Telefono 575.941

Oggi più di ieri
prezzi incredibili



Un reparto alla Breda di Pistoia

Festeggiamo la continuità di un successo!

Breda 127

fino a Natale

antifurto cinture di sicurezza

Compresi nel prezzo di Listino

Informazioni Presso Filiali Succursali Concessionari Fiat

Itaturist
L'ESTERE DI VIAGGARE

VACANZE

FELICI

leggete
Rinascita